EL MITO Ferrari

19

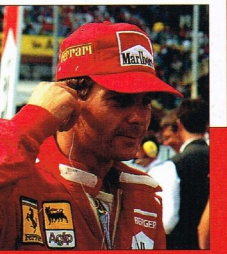
Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

400 SA: la mítica Súper América

288 GTO: la evolución

De' Giusti: pintor de triunfos

500 F2: el Cavallino de Alberto Ascari



Gerhard Berger, piloto de hielo

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 19

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: *Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.*

Diseño: *Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.*

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 482-0655 y 482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en diciembre de 1998

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 2 950-49-0031-3

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana s.a.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

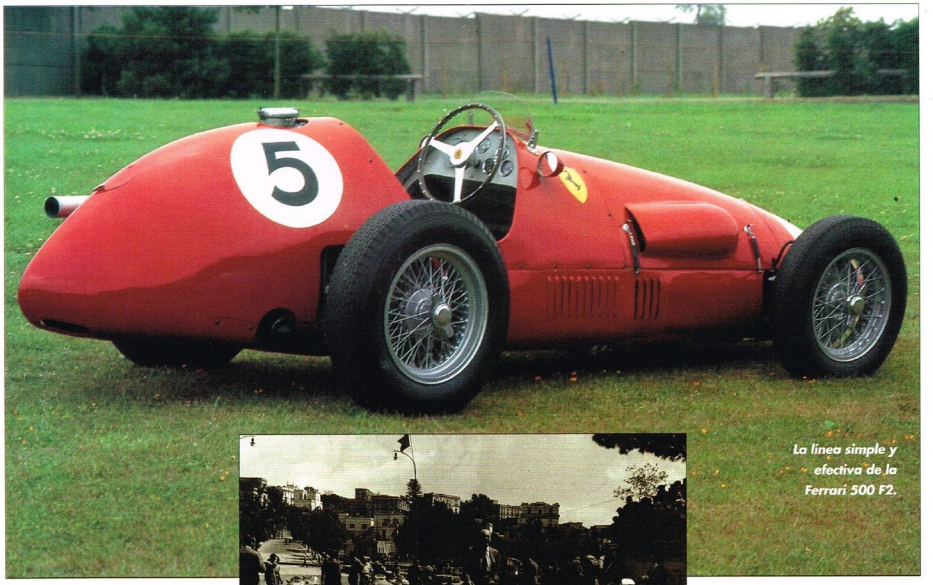
1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

LAS MONOPLAZA

500 F2, la invencible

1952: por dos años el reglamento de la F1 permitió la participación de autos de Fórmula 2 y la pequeña dos litros del Cavallino ganó todo lo que se podía ganar: 30 carreras y dos campeonatos del mundo.



La línea simple y efectiva de la Ferrari 500 F2.

GP de Nápoles 1953: tres Ferrari y una Maserati (a la izquierda) en primera fila.

La leyenda de la Ferrari, sin duda, le debe mucho a la 500 Fórmula 2, la monoplaza que corrió en los grandes premios de 1952 y 1953.

El vehículo formó un binomio memorable con Alberto Ascari, que por dos veces consecutivas se consagró campeón del mundo al volante de la 500 F2. El auto ganó casi todos los grandes premios válidos para el Mundial que se disputaron en esos años, cuando el reglamento admitió la participación de los Fórmula 2, con la única excepción del Gran Premio de Italia de 1953. En total, entre carreras válidas para el Campeonato Mundial y las que no lo eran, la 500 F2 coleccionó 30 victorias sobre 33 participaciones, lo que confirma su indiscutible superioridad sobre todos sus competidores.

CON EL RETIRO DE ALFA ROMEO CAMBIO EL REGLAMENTO

La cantidad de adversarios había disminuido notablemente por la decisión de Alfa Romeo de retirarse de las competiciones, hecho que indujo a la Federación Internacional al lan-

El sencillo tablero de la 500 F2.

GP de Italia de 1953: el motor de la 500 F2.

Como era habitual en Ferrari, la cilindrada unitaria del motor fue usada para identificar el auto: así la monoplaza a la que estaba destinado el cuatro cilindros se llamó 500 F2. También el chasis fue concebido en función de la máxima simpleza y, sobre todo, del mayor equilibrio posible del vehículo.

zamiento de un nuevo reglamento que reservaba la participación en el Campeonato del Mundo sólo a los autos de Fórmula 2.

YA EN 1951 ENZO FERRARI QUISO UN CUATRO CILINDROS

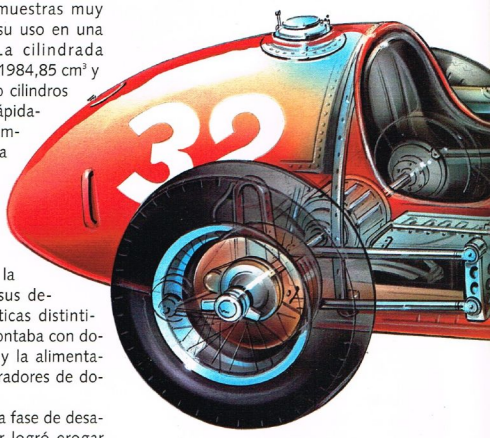
Ya en 1951 Enzo Ferrari tuvo la visón de futuro necesaria para pedirle al ingeniero Aurelio Lampredi un motor de cuatro cilindros en línea de dos litros, destinado justamente a un automóvil de Fórmula 2. Apenas tres meses después del primer diseño, el propulsor fue probado en el banco, y dio muestras muy positivas para su uso en una monoplaza. La cilindrada efectiva era de 1984,85 cm³ y el nuevo cuatro cilindros se distinguió rápidamente por su simpleza, con la distribución de dos válvulas por cilindro comandada por un doble árbol de leva a la cabeza. Entre sus demás características distintivas, el motor contaba con doble encendido y la alimentación con carburadores de doble cuerpo.
Ya en la primera fase de desarrollo, el motor logró erogar 170 CV de potencia máxima.

FICHA TECNICA

Motor:	delantero longitudinal, 4 cilindros en línea: diámetro por carrera 90 x 78 mm, cilindrada 1984,85 cm³, compresión 13:1
Potencia:	185 CV a 7500 rpm
Distribución:	2 válvulas por cilindro
Alimentación:	dos carburadores doble cuerpo Weber
Transmisión:	tracción trasera, cambio longitudinal de 4 marchas + MA, en bloque con el diferencial autobloqueante ZF
Suspensiones:	delantera, independientes con cuadriláteros deformables y elástico, trasera con puente De Dion y elástico transversal
Dirección:	tornillo sinfín
Frenos:	tambores
Ruedas:	16 pulgadas, neumáticos Pirelli
Cuerpo vehículo:	monoplaza con chasis jaula de caños de acero, con vigas y transversales
Paso:	2,16 metros
Dimensiones externas:	3,988/1,40/1,05 metros; eje delantero 1,278 m, eje trasero 1,25 m
Tanque:	150 litros
Peso:	560 kilos
Producción:	de 1951 a 1953

LA DISTRIBUCION DE PESO ERA EL PUNTO FUERTE DE LA 500 F2

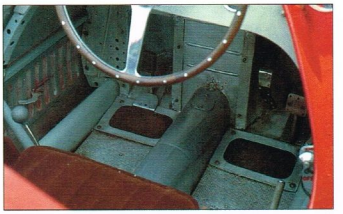
La distribución de los pesos era ejemplar, con el motor retrasado respecto del eje delan-



EL REGLAMENTO PASO DE FORMULA 1 A FORMULA 2

El retiro de Alfa Romeo de las competiciones, la escasa confiabilidad del proyecto de BRM con motor de 16 cilindros y el desinterés de casas como Talbot y Maserati por la Fórmula 1, obligaron a la Federación Internacional a cambiar el reglamento del Campeonato del Mundo. En espera de la nueva Fórmula 1, que iba a entrar en funcionamiento a partir de 1954 (motores aspirados de un máximo de 2500 cm³ y sobrealimentados de 750 cm³), fueron admitidas para disputar el Campeonato del Mundo las monoplazas de Fórmula 2. Estas competían ya desde 1948, con un reglamento que fijaba en 2000 cm³ la cilindrada máxima de los motores aspirados y en 500 cm³ el límite para los motores con compresor, sin que importara el peso de los autos. La Fórmula 1 admitía, siempre sin límite de peso, motores aspirados de hasta 4500 cm³ de cilindrada y sobrealimentados de no más de 1500 cm³.

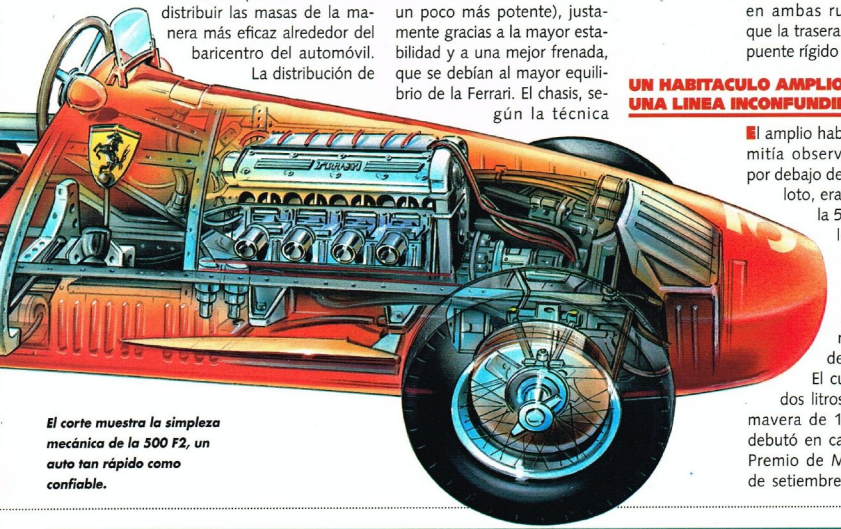
El tanque, a la izquierda, estaba ubicado detrás del asiento.



El habitáculo de la 500 F2 era espacioso y las ruedas, a la derecha, con rayos.

El tambor de uno de los frenos delanteros.

tero y los cambios en posición central. Desde el comienzo de 1952, los imanes fueron corridos hacia la parte delantera del motor, siempre con la idea de distribuir las masas de la manera más eficaz alrededor del baricentro del automóvil. La distribución de pesos fue considerada uno de los puntos fuertes de la 500 F2, que en 1953 siguió siendo superior a las Maserati (dotadas de un motor seis cilindros un poco más potente), justamente gracias a la mayor estabilidad y a una mejor frenada, que se debían al mayor equilibrio de la Ferrari. El chasis, según la técnica constructiva de la época, fue realizado como una jaula tubular con vigas y parantes transversales. La suspensión delantera era independiente en ambas ruedas, mientras que la trasera se basaba en un puente rígido De Dion.



El corte muestra la simpleza mecánica de la 500 F2, un auto tan rápido como confiable.

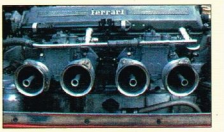
UN HABITACULO AMPLIO, UNA LINEA INCONFUNDIBLE

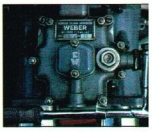
El amplio habitáculo, que permitía observar hasta partes por debajo de la cintura del piloto, era característico de la 500 F2. El vehículo era fácilmente reconocible por las líneas esenciales y el corte de la toma de aire del radiador delantero.

El cuatro cilindros de dos litros nació en la primavera de 1951. La 500 F2 debutó en carrera en el Gran Premio de Módena, a mitad de setiembre del mismo año,

POR QUE UN CUATRO CILINDROS

Fueron muchas las razones que llevaron a que Ferrari prefiriera un nuevo cuatro cilindros al 12 cilindros de dos litros ya existente y proyectado por Colombo. A pesar de ser menos prometedor en términos de potencia máxima, el motor diseñado por Lampredi mostró enseguida, en el banco de pruebas, sus ventajas. En efecto, brindaba un torque superior, que iba a ser muy útil en las aceleraciones a la salida de las curvas. Además, al ser unos 45 kilos más liviano, permitió obtener una relación entre peso y potencia mejor, de casi el 15%. Con el nuevo cuatro cilindros se redujeron las piezas móviles en nada menos que un 65%, con menores costos de realización y mantenimiento del motor. Por último, la menor cantidad de piezas garantizaba una mayor confiabilidad, hecho para nada despreciable en las competiciones. Y, en efecto, la confiabilidad fue una de las mejores cualidades de la 500 F2.





El cuatro cilindros de la Ferrari F2 estaba alimentado por carburadores doble cuerpo Weber.

LOS RESULTADOS DE LA 500 F2

1952

GP de Suiza, *18 de mayo*	*1° Taruffi, 2° Fischer*
GP de Bélgica, *22 de junio*	*1° Ascari, 2° Farina*
GP de Francia, *6 de julio*	*1° Ascari, 2° Farina, 3° Taruffi*
GP de Inglaterra, *19 de julio*	*1° Ascari, 2° Taruffi, 6° Farina*
GP de Alemania, *3 de agosto*	*1° Ascari, 2° Farina, 3° Fischer 4° Taruffi, 6° Laurent*
GP de Holanda, *17 de agosto*	*1° Ascari, 2° Farina, 3° Villoresi*
GP de Italia, *13 de septiembre*	*1° Ascari, 3° Villoresi, 4° Farina, 6° Simon*

1953

GP de Argentina, *18 de enero*	*1° Ascari, 2° Villoresi, 4° Hawthorn*
GP de Holanda, *7 de junio*	*1° Ascari, 2° Farina, 4° Hawthorn*
GP de Bélgica, *21 de junio*	*1° Ascari, 2° Villoresi, 6° Hawthorn*
GP de Francia, *5 de julio*	*1° Hawthorn, 4° Ascari, 5° Farina, 6° Villoresi*
GP de Inglaterra, *18 de julio*	*1° Ascari, 3° Farina, 5° Hawthorn*
GP de Alemania, *2 de agosto*	*1° Farina, 3° Hawthorn*
GP de Suiza, *23 de agosto*	*1° Ascari, 2° Farina, 3° Hawthorn, 6° Villoresi*
GP de Italia, *13 de septiembre*	*2° Farina, 3° Villoresi, 4° Hawthorn*

en manos de Ascari y Villoresi. Alberto Ascari llevó enseguida la monoplaza a la victoria: fue sólo el inicio de una serie de triunfos arrolladores. En 1952, el motor llegó a entregar una potencia máxima de 185 CV a 7500 vueltas por minuto. Pero, además, el cuatro cilindros del auto mostró una notable flexibilidad de utilización. Para tener una idea de su increíble elasticidad, basta decir que fue posible mantener siempre las mismas relaciones de caja, independientemente del circuito en el que competía.

Aun antes de ser utilizada en el Campeonato Mundial, la 500 F2 ganó los grandes premios de Siracusa, Pau y Marsella con Alberto Ascari al volante.

CON FARINA, ASCARI Y TARUFFI LA 500 F2 ESTUVO EN BUENAS MANOS

A estos éxitos se sumó el triunfo de Farina en el Gran Premio de Nápoles. En el GP de Siracusa, Ascari, Taruffi y Farina coparon los tres primeros lugares con la nueva monoplaza. En ocasión del Gran Premio de Suiza, primera carrera válida para el Campeonato del Mundo, Ascari estuvo ausente, porque participó en las 500 Millas de Indianápolis. Taruffi ganó la prueba, precediendo la 500 F2 privada del suizo Fischer. De vuelta al volante de la Ferrari en el Campeonato del Mundo, Alberto Ascari ganó sucesivamente todos los grandes premios que quedaban de 1952. El piloto de Milán fue primero en Bélgica, Francia, Inglaterra, Alemania, Holanda e Italia, consagrándose matemáticamente campeón del mundo ya en el Nürburgring, a comienzos de agosto.

La Ferrari 500 F2 de frente y, abajo, mientras es descargada del camión de la Escudería Ferrari en 1953.

PARA MASERATI Y COOPER SOLO LAS MIGAJAS

La superioridad de la 500 F2 y del piloto italiano fueron aplastantes. En la clasificación del Campeonato Mundial, Fa-

Vista desde atrás, la Ferrari 500 F2 resultaba más imponente de lo que era en realidad.

UNA FERRARI AVENTAJADA

Equilibrada, potente y confiable, la Ferrari 500 F2 se reveló un arma casi invencible en manos de los pilotos del Cavallino. Por amor a la verdad hay que agregar que la Ferrari fue la única Casa que se ocupó realmente del desarrollo de autos destinados a los grandes premios de la época. En la categoría Fórmula 2, la Ferrari 500 F2 se encontró con muchos adversarias, de la Maserati a la Gordini, de la Cooper a la Connaught, ya que todas ellas habían preparado vehículos de Fórmula 2. Sin embargo, sólo Ferrari tuvo la intuición de preparar un motor y un automóvil competitivos para la Fórmula 2 ya desde 1951, hecho que le dio una enorme ventaja a la casa italiana. Además, los mejores pilotos de la época, con la excepción de Fangio, compitieron todos para la Ferrari.

rina y Taruffi se ubicaron detrás de Ascari. El primero de los pilotos de otra escudería fue Hawthorn, que llegó cuarto con un Cooper, pero con los mismos puntos de Fischer también al volante de una Ferrari, aunque privada. La supremacía de las rojas de Maranello fue tanta que sólo en el GP de Italia en Monza, la Maserati de González logró recorrer 36 vueltas en primera posición. Esta hazaña del piloto argentino no pudo, sin embargo, evitar el triunfo de Ascari y de su invencible Ferrari.

ASCARI FUE CAMPEON DEL MUNDO CON SIETE VICTORIAS EN OCHO GP

La superioridad de la 500 F2 fue evidente también en 1953, con siete victorias en ocho GP del Mundial. Alberto Ascari volvió a consagrarse campeón del mundo, logrando la victoria en los GP de Argentina, Holanda, Bélgica, Inglaterra y Suiza. El inglés Mike Hawthorn superó en el final a las Maserati de Fangio y González, ganando el GP de Francia. Farina, por su parte, se impuso en el GP de Alemania, luego de que Ascari perdiera una rueda en la quinta vuelta. Sólo en el GP de Italia la superioridad de la 500 F2 fue quebrada por el triunfo de la Maserati de Fangio. Fue un éxito debido a su pericia pero también a la buena suerte, ya que en el ingreso de la última curva (llamada "del Porfido") Ascari, que lideraba, fue frenado por el Connaught de Fairman. La Ferrari del italiano derrapó y le dejó el camino libre a Fangio, que ganó delante de Farina.

Además de la victorias registradas en el campeonato, la 500 F2 logró numerosas otras en pruebas no válidas por el título mundial. La cadena de éxitos de la 500 F2 se interrumpió en 1954, con la introducción del nuevo reglamento reservado a las monoplazas de Fórmula 1, que obligó a todos los constructores a diseñar vehículos completamente nuevos en función del Campeonato Mundial.

LA 500 F2 FUE LA FERRARI MAS GANADORA

De cualquier manera, se puede afirmar que la 500 F2 fue la Ferrari de mayor éxito en la historia del automovilismo. Seguramente fue también la monoplaza que consagró a Enzo Ferrari entre los grandes constructores, contribuyendo al nacimiento de algo que, algunas décadas después, iba a alcanzar la dimensión del verdadero mito.

LAS GT CARRERA

288 GTO Evolución, un sueño no realizado

1986: más que un auto fue un laboratorio de investigación. No llegó a correr. Disponía de 650 caballos y alcanzaba los 370 kilómetros horarios. Las experiencias realizadas con ella fueron la base para la creación de la F40.

Con una línea afilada y un motor de 650 CV, la 288 GTO Evolución era veloz y sofisticada.

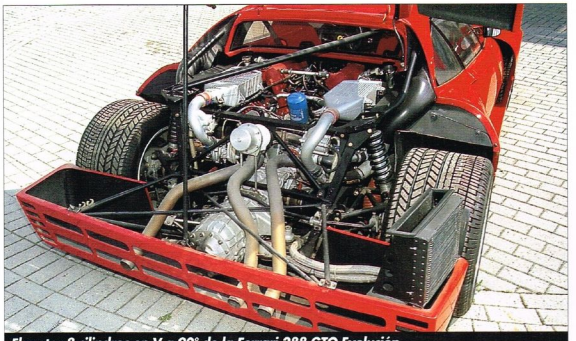
Una especie de experimento, un laboratorio móvil, un prototipo sobre el cual probar soluciones de avanzada, para luego transferirlas a los modelos de serie. La GTO Evolución fue esto y mucho más. Porque de su costilla nació el mito con cuatro ruedas de los años 80, la legendaria y muy deseada F40.

EL CHASIS ERA EL DE CAÑOS DE LA GTO DE SERIE

Nacida en 1986, la GTO Evolución (como indica el mismo nombre) partió de la experiencia de la 288 GTO de 1984: en efecto, el chasis jaula de caños fue el mismo que utilizaba el hermoso auto de serie (serie más bien limitada, en verdad), enriquecido con elementos de refuerzo que garantizaban una mayor rigidez de conjunto y mayor seguridad en caso de accidente. El habitáculo se presentaba totalmente desnudo de revestimientos, con las chapas enteramente a la vista; las butacas eran de carrera, con los clásicos cinturones de seguridad de seis puntos, el volante era de cuero y de diámetro pequeño, con los rayos anatómicos. La puerta ya no se abría con una manija interna, sino con una soga metálica, como en las Grupo C que corren en el Mundial Endurance.

CERCA DEL TABLERO ESTABA EL DISTRIBUIDOR DE FRENO

Por último, cerca del tablero (completamente distinto del de serie), tenía una pequeña perilla de acero, ubicada a la derecha



El motor 8 cilindros en V a 90° de la Ferrari 288 GTO Evolución.

FICHA TECNICA

Motor: trasero central y longitudinal, 8 cilindros en V a 90°, diámetro por carrera 80 x 71 mm, cilindrada 2855 cm³, compresión 7,8:1

Distribución:	4 árboles de levas a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica integrada con el encendido, dos turbos IHI, intercooler Behr
Potencia:	650 CV a 7800 rpm
Lubricación:	cárter seco
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños con elementos de refuerzo de fibra de carbono; carrocería de fibra de carbono
Tracción:	trasera, cambio de 5 marchas + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Ejes:	eje del. 1559 mm, tras. 1562 mm
Frenos:	discos autoventilados
Ruedas:	del. 8 x 16, tras. 12,5 x 16
Neumáticos:	Michelin; del. 21/62 x 16, tras. 33/66 x 16
Dimensiones:	paso 2,45 metros; peso 940 kilos
Ejemplares producidos:	3

de los instrumentos, se trataba del distribuidor de frenada entre tren delantero y trasero, necesario para una puesta a punto óptima del sistema de frenos.

DESPUES DE LA ELABORACION, CASI DOSCIENTOS CABALLOS MAS

Pero los cambios más importantes fueron los introducidos en la mecánica y el motor, que erogaba una potencia de 650 CV a 7800 rpm, contra los 400 CV a 7000 rpm de la versión original. Todo eso gracias a una serie de eficaces evoluciones, como la modificación de los colectores de aspiración, el mejoramiento del sistema electrónico de inyección y encendido, la adopción de turbocompresores más grandes, el uso de nuevos pistones para una mayor relación de compresión, y los ejes de los árboles de leva que permitían una mayor alzada de las válvulas y un diferente diagrama de distribución.

Estéticamente la GTO Evolución se diferenciaba de las de serie por una línea redondeada, más plena: los guardabarros eran más anchos, la trompa era baja y más inclinada y sobre la cola sobresalía un imponente alerón, que dominaba todo el automóvil. Largas sesiones en el túnel de viento del Centro Fiat de Orbassano evidenciaron sus dotes aerodinámicas, demostradas por un Cx reducido a 0,29 a pesar de la sección frontal y los numerosos apéndices.

ERA MUY VELOZ PORQUE HABIA SIDO PENSADA PARA LE MANS

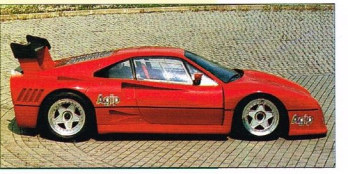
Pero el dato más elocuente es el de la velocidad máxima, que rozaba los 370 Km/h con la adopción de relaciones de caja largas (aptas para los circuitos como Le Mans), un resultado digno de las mejores Grupo C de la época.

En Ferrari fue apreciado el trabajo realizado: en la prensa internacional hubo quien comentó la posibilidad de que el auto compitiera en carreras.

Pero su destino fue más importante: de la GTO iba a nacer, en el verano de 1987, la F40, el auto del cuadragésimo aniversario de la Casa del Cavallino.

288 GTO EVOLUCION: EMOCIONES EN FIORANO

Los pilotos de prueba de Ferrari vieron todo tipo de cosas, pero aún recuerdan la potentísima GTO Evolución que Giuliano Michelotto (su verdadero padre, aunque no muestra muchas ganas de reconocerlo) llevó a Fiorano. Al apretar el pedal del acelerador, la secuencia de explosiones del motor se fundía en un rugido hondo y pleno. La aceleración era poderosa, más bien salvaje: cuando los dos turbos comenzaban a trabajar de verdad, alrededor de las 3800 vueltas por minuto, el auto parecía lanzarse hacia adelante con un pique felino y una progresión imparable. La dirección era muy precisa y no perdía exactitud ni siquiera sobre el asfalto irregular. Los cambios, con la típica parrilla selectora Ferrari, eran maniobrables y no creaban ningún problema, así como los frenos, que inclusive mejoraban su eficacia con el aumento de la temperatura. La GTO Evolución parecía devorar la pista: en la breve recta de Fiorano se alcanzaban los 260 Km/h, pero la impresión que daba la Evolución era como si anduviera a 170.



Una carrocería pensada para la velocidad y la estabilidad.

400 SA, la aristocrática

1960: debuta en el Salón de Turín una de las primeras Granturismo de Maranello producida en serie. Contrariamente a lo que se podría pensar, no es un auto más sino uno de los modelos más especiales salidos de la Casa de Maranello.

Nadie lo hubiera dicho, pero existen algunas Ferrari que tienen sangre azul y pertenecen a la nobleza del automovilismo. Vehículos no para pocos, sino para poquísimos, construidos en una época en la que todavía los autos estaban hechos a medida de los deseos del cliente, cuando poseer una Ferrari era mucho, pero poseer una "cierta" Ferrari era decididamente demasiado. Estas "ciertas" Ferrari se reconocen a simple vista. Como primera medida, tienen dimensiones imponentes.

LA 400 PERTENECE A UNA ELITE DE FERRARI DE GRAN LUJO

Además, tienen motores poderosos, siempre de gran cilindrada. Por último, tienen un aspecto un tanto "snob", un tanto extraño, que deriva de que no se ven (ni se veían) nunca por ahí. Existen "ciertas" Ferrari que se parecen mucho a la 400 SA. Un nombre que no dice nada, pero alcanza con explicar las

El azul es un color apto para la carrocería de la "nave insignia" Ferrari.

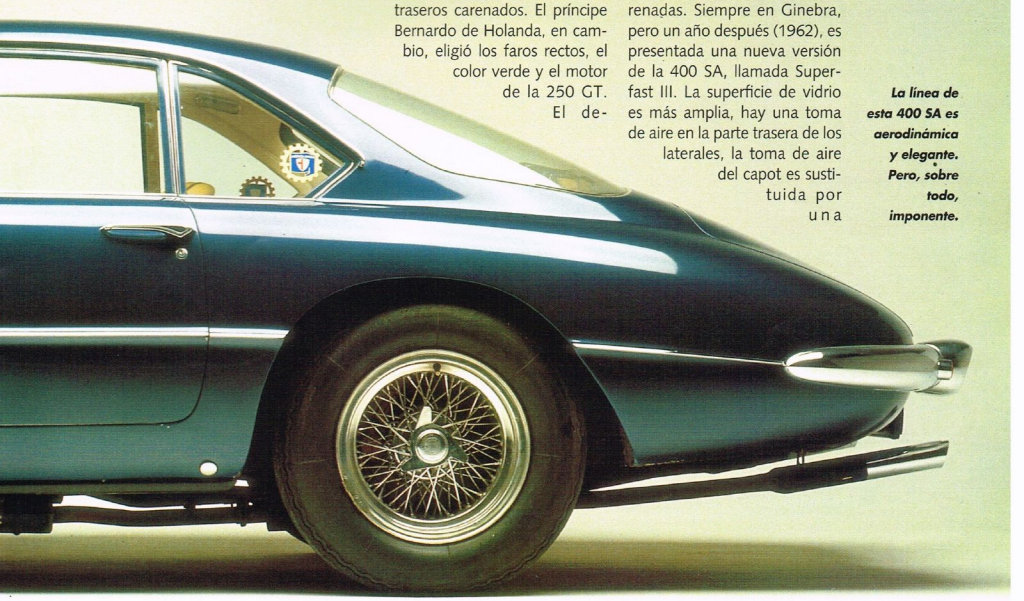
dos letras, S y A, para entender que uno se encuentra frente a algo especial: S como Súper, A como América. Superamérica.

ES UNA DE LAS PRIMERAS FERRARI PRODUCIDAS EN SERIE

La 400 SA, o Superfast II, nace en una época en que las Ferrari son todas iguales. En cambio la 410 SA, que la había precedido, podía todavía contar con artesanos de la chapa como Bertone y Scaglietti, Boano y Ghia, que personalizaron sus formas para las cabezas coronadas de todo el mundo. Pero la 400 SA constituye una excepción, porque a pesar de que todos los ejemplares fueron firmados por Pinin Farina, todos son diferentes entre sí y realizados según los pedidos de los clientes: desde los faros carenados a las manijas de las puertas empotradas. El conde Giovanni Volpi quiso una toda negra y con carrocería de aluminio, apoyacabezas desmontables, faros y guardabarros traseros carenados. El príncipe Bernardo de Holanda, en cambio, eligió los faros rectos, el color verde y el motor de la 250 GT. El debut de la 400 SA fue en el Salón de Turín, en el pabellón de Pinin Farina. Pero pocos meses después de la presentación, con algunos cambios, el vehículo fue vuelto a presentar en el Salón de Ginebra de 1961.

UNA VERSION ACTUALIZADA FUE PRESENTADA EN GINEBRA

Ahora los faros son carenados, se suman deflectores en las puertas, una toma de aire sobre el capot y las ruedas traseras ya no son parcialmente carenadas. Siempre en Ginebra, pero un año después (1962), es presentada una nueva versión de la 400 SA, llamada Superfast III. La superficie de vidrio es más amplia, hay una toma de aire en la parte trasera de los laterales, la toma de aire del capot es sustituida por una



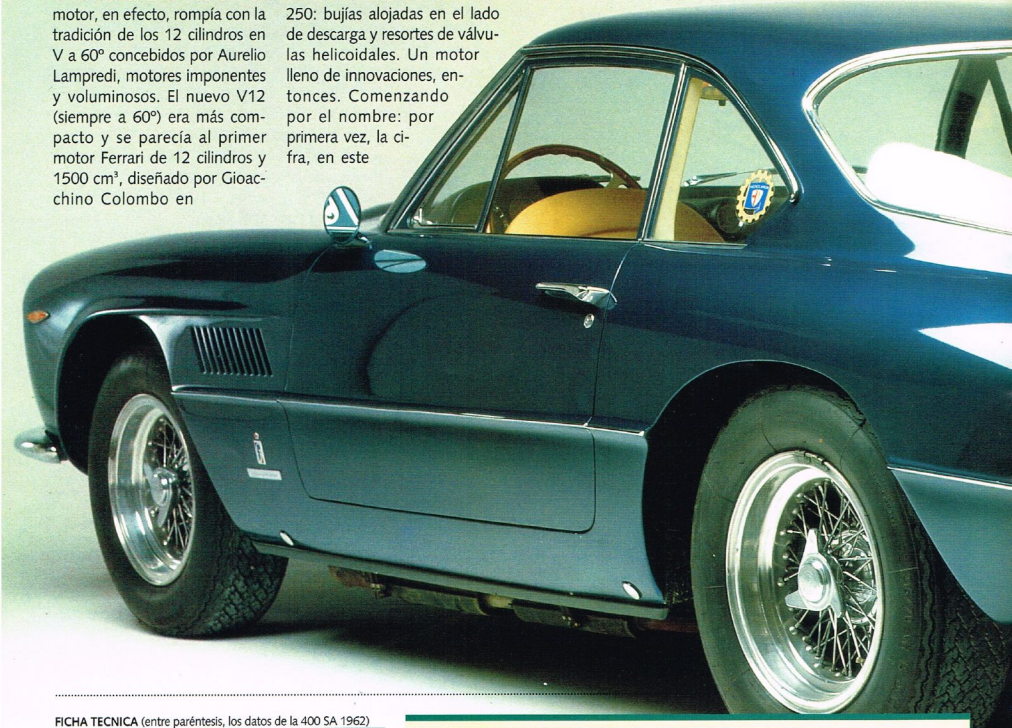
La línea de esta 400 SA es aerodinámica y elegante. Pero, sobre todo, imponente.

Una 400 SA primera versión, que se reconoce por los faros carenados.

pequeña joroba alargada. Pero, sobre todo, se modifica el paso: de 2,42 a 2,60 metros. La razón es ofrecer mayor espacio a los ocupantes, que sin embargo son sólo dos, como es tradición en todas las deportivas del Cavallino. Pero no era el estilo lo novedoso de la 400 SA. Su motor, en efecto, rompía con la tradición de los 12 cilindros en V a 60° concebidos por Aurelio Lampredi, motores imponentes y voluminosos. El nuevo V12 (siempre a 60°) era más compacto y se parecía al primer motor Ferrari de 12 cilindros y 1500 cm³, diseñado por Gioacchino Colombo en 1946. Sin cambiar el block del motor, se logró una cilindrada de 3967 cm³.

PARA LA 400 SA UN MOTOR LLENO DE INNVONACIONES

Además, el motor de la 400 SA aprovechaba las mejoras realizadas en los tres litros de la serie 250: bujías alojadas en el lado de descarga y resortes de válvulas helicoidales. Un motor lleno de innovaciones, entonces. Comenzando por el nombre: por primera vez, la cifra, en este caso 400, no representa la cilindrada unitaria (que en realidad era de alrededor de 330 cm³) sino a la cilindrada total (redondeada hacia arriba). Como opcional, con el cambio de cuatro marchas estaba disponible un "overdrive" con comando eléc-



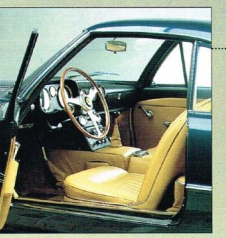
FICHA TECNICA (entre paréntesis, los datos de la 400 SA 1962)

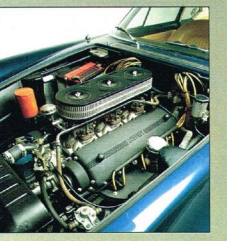
Motor:	12 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, diámetro por carrera 77 x 71 mm, cilindrada 3967,44 cm³, compresión 8,8:1
Distribución:	un árbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 42 DCN (40 DCN)
Potencia:	340 CV a 7000 rpm
Cuerpo vehículo:	carrocería de acero y aluminio coupé y spider, 2 puertas, 2 lugares: chasis jaula de caños de acero
Tracción:	trasera, cambio de 4 marchas + MA
Suspensiones:	del. independientes, tras. con puente rígido
Frenos:	discos con servofreno
Ruedas:	15 pulgadas
Paso:	2420 mm (2600 mm)
Ejes:	del. 1359 mm (1395), tras. 1350 mm (1387)
Peso:	1250 kilos
Velocidad máxima:	280 Km/h

LA 400 SA DE GIANNI AGNELLI

Pinin Farina realizó en 1959 para Gianni Agnelli un ejemplar único, dotado de una carrocería que hace el mismo efecto de un reloj puesto sobre el puño de la camisa: llama la atención. La trompa es la parte más original, con una parrilla de otros tiempos dominada por un radiador estilo Mercedes y una pareja de dobles faros tipo Rolls Royce. Imponente, importante, la carrocería de la coupé de Agnelli se hace notar también por la amplia superficie de vidrios. Contrariamente a las otras 400 SA, el ejemplar de Gianni Agnelli tiene líneas cuadradas y no redondeadas. Un automóvil con mucha personalidad.

trico, como lo requería la moda impuesta por las deportivas inglesas de la época. Otra novedad eran los frenos a disco Dunlop, derivados también de la serie 250: una innovación que permitió utilizar ruedas de diámetro inferior, de 16 a 15 pulgadas. En total, fueron producidas pocas 400 SA: 14 Superfast II y una veintena de Superfast III. Además, hay que contabilizar algunas unidades (posiblemente seis) de Superfast IV, una versión especial con carrocería cabriolet y paso de 2,60 metros.





TAMBIEN ENZO FERRARI QUISO UNA 400 SA PROPIA

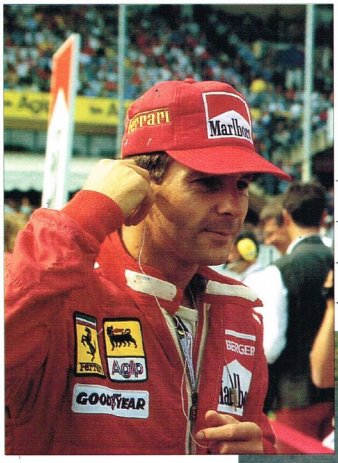
Vale recordar que Enzo Ferrari quiso una 400 SA toda para él. La quiso, además, de un color atípico: un verde Dora metalizado. Los interiores eran de una mezcla de cuero y paño Peugeot. Ferrari, en efecto, no escondió nunca su admiración por los automóviles de la casa francesa, de la que por otra parte se valió por un tiempo. Y en un caso hasta utilizó un detalle sobre sus propios autos: fue justamente la 400 SA (Superfast II), que utilizaba un ventilador Peugeot bajo el capot.

Abundantes cromados para la carrocería de la Ferrari 400 SA. Arriba, los interiores de cuero Connolly y el motor V12.

Poderoso el motor, agresiva también la trompa.

SUPERFAST, HISTORIA DE UN APODO

La 400 SA, o Super América, es conocida también como Superfast II. La razón es que algunos años antes (1956) Pinin Farina había modificado una serie de 410 SA realizando unas "fuoriserie" con chasis acortado en 20 centímetros con respecto al que se empleaba normalmente. Estos vehículos, llamados Superfast, le gustaron a tal punto que la segunda serie de 410 SA fue construida partiendo justamente desde ese chasis. Cuando, cuatro años después, apareció la 400 SA, aquel apodo, tan evocativo de la idea de la velocidad, fue retomado para bautizar este nuevo, lujoso automóvil.



Gerhard Berger, el piloto de hielo

Austríaco como Lauda, corrió para la Ferrari de 1987 a 1995. Ganó cinco grandes premios y se destacó por su férreo autocontrol.

Al finalizar una carrera, muchos pilotos, a pesar de sacarse el casco y el buzo, no cambian sustancialmente su disposición de ánimo: se relajan un poco y nada más. A esta regla, un tanto melancólica, hace excepción el austríaco Gerhard Berger, un campeón por su alegría en la vida diaria así como por su compromiso y su éxito al volante. Nacido en Wörgl, a casi setenta kilómetros de Innsbruck, el 27 de agosto de 1959, hijo de un empresario de transportes de ruta, Gerhard cumplió su experiencia juvenil en el Torneo Europeo Alfasprint (séptimo lugar en 1981), en el Eurotur-ismo con BMW y en el Europeo de F3 con Ralt-Alfa Romeo (séptimo en 1983 y tercero en 1984).

Gerhard Berger junto a Gianni Agnelli.

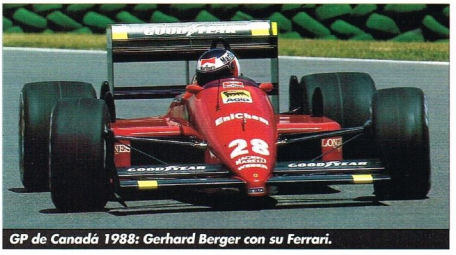
EN FORMULA 1 DEBUTO CON LOS MOTORES BMW

Ese mismo año debutó en la F1, gracias a sus buenas relaciones con la BMW. Esta proveía con sus motores a diferentes equipos, entre ellos a la modesta ATS, que le ofreció a Berger un volante para el gran premio local. En el Österreichring, Berger rompió la caja y se retiró, pero tres semanas más tarde, en Monza, llegó sexto y sólo la burocracia, que de vez en cuando empobrece el deporte, le quitó ése, su primer punto en el Mundial: la ATS

LA CARRERA DE GERHARD BERGER

Gerhard Berger (Wörgl, Austria, 27 de agosto de 1959) no fue sólo uno de los pilotos más veloces y combativos de la F1, sino también uno de los más constantes en el rendimiento en carrera. Luego del aprendizaje con autos Alfa Romeo, BMW y Ralt-Alfa Romeo (tercero con esta monoplaza anglo-italiana en el Campeonato Europeo de Fórmula 3 de 1984), debutó a los 25 años en la Fórmula 1 con la ATS, pasando a Arrows en 1985, a Benetton en 1986, a Ferrari en 1987, a McLaren en 1990, de vuelta a la Ferrari en 1993, y otra vez a Benetton en 1996. En 12 temporadas disputó 180 grandes premios y ganó 9 de ellos (5 con Ferrari, 3 con McLaren, 1 con Benetton), mientras que 15 veces fue segundo y 20 veces tercero. Obtuvo 11 pole positions y 18 vueltas rápidas en carrera. Ocupó 30 veces la primera fila en la grilla de largada, subió 44 veces al podio y sumó puntos en 81 ocasiones.

Gerhard Berger, a la izquierda, en el GP de Francia 1993 y, a la derecha, con su compañero de equipo Michele Alboreto en 1987.



GP de Canadá 1988: Gerhard Berger con su Ferrari.

Arriba, Berger en el GP de Hungría 1987 y, abajo, con Michele Alboreto y el Papa en una visita a Maranello.

había inscrito en el Campeonato un solo piloto, Manfred Winkelhock, que por eso era el único habilitado para conquistar puntos en la tabla del Mundial.

En 1985 pasó a Arrows-BMW, disputó todo el Campeonato y se clasificó 17°. Gracias a sus progresos se ganó el volante de un auto competitivo, el Benetton-BMW, con el que en 1986 obtuvo su primera victoria, el GP de México, y el séptimo lugar en la clasificación final del torneo. Las cualidades evidenciadas le valieron un contrato de tres años con la Ferrari.

EN EL MUNDIAL FUE QUINTO EN 1987 Y TERCERO EN 1988

En Maranello logró mejores resultados que su compañero de equipo Alboreto: ganó dos grandes premios de la temporada 1987 (Japón y Australia) y se ubicó quinto en el Mundial. Le fue incluso mejor en 1988, terminó tercero, si bien muy alejado de Senna y Prost, con una victoria en el GP de Italia. Luego sufrió un bajón psicológico con la llegada a Ferrari de Nigel Mansell y en 1989 tuvo una serie de abandonos por roturas y accidentes, entre ellos, uno terrible en Imola, afortunadamente sin consecuencias graves.

AL FINAL DE 1989 SE RECUPERO CON UNA NUEVA VICTORIA

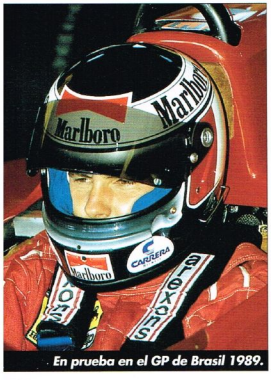
Se recuperó hacia el final de la temporada, llegando dos veces segundo, en Monza y en Jerez, y una vez primero, en Portugal, con otro séptimo lugar en el Campeonato. Luego de los tres años con la Ferrari,

LOS TECNICOS

Lo llamaban "Pasticcino" (pastelito)

Su verdadero nombre es Luigi Montanini y fue el más representativo y conocido chef del equipo Ferrari de F1. Comenzó como técnico de motoresa.

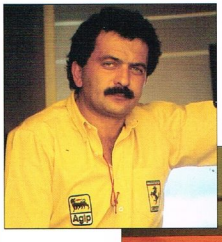
estuvo los tres siguientes con McLaren-Honda. Tres temporadas en equipo con Ayrton Senna: un período marcado por varias dificultades antes de entrar en sintonía, no tanto con el as brasileño (de quien fue fraternalmente amigo) cuanto con el equipo. En 1990, no ganó ninguna carrera pero fue cuarto en el Mundial, y cuarto fue también en 1991, con un éxito en el GP de Japón, mientras que en 1992 fue quinto, con dos



En prueba en el GP de Brasil 1989.

triunfos, en Canadá y en Australia. Luego la Ferrari volvió a tomarlo, por otros tres años, en pareja con Alesi. Tres años, lamentablemente, que no fueron afortunados: fue octavo en el Campeonato de 1993 (largo calvario de adaptación a las suspensiones "activas"), tercero en 1994 y sexto en 1995. De cualquier manera, Gerhard luchó siempre con gran determinación y logró una de las dos únicas victorias logradas en ese período por los autos de Maranello, el GP de Alemania de 1994. Al final de 1995 dejó Ferrari para ir a Benetton.

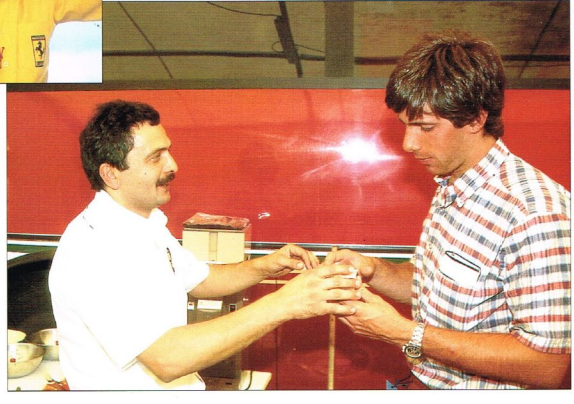
Si en el circo frenético de la Fórmula 1 alguien pregunta por Luigi Montanini, muy pocos sabrán contestar. Pero si se nombra a "Pasticcino", todos lo señalarán con una sonrisa: es el hombre que durante años alimentó la gula de pilotos, ingenieros, directores deportivos, mecánicos, sponsors, fotógrafos, periodistas, en suma, la variopinta humanidad que en todos los grandes premios merodea entre boxes y paddock, pista y sala de prensa. Gente que, cada tanto, se da una breve pausa para llevar algo al estómago. Si de los humildes emparedados de los tiempos heroicos se pasó a un servicio de hospitalidad que provocaría la envidia de muchos restaurantes, una parte importante del mérito hay que atribuirla al chef "Pasticcino".

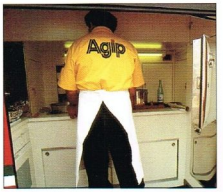


"Pasticcino" con los colores Ferrari.

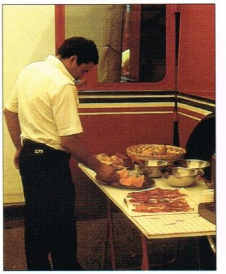
"PASTICCINO" ES DE MARANELLO Y TIENE LOS MOTORES EN LA SANGRE

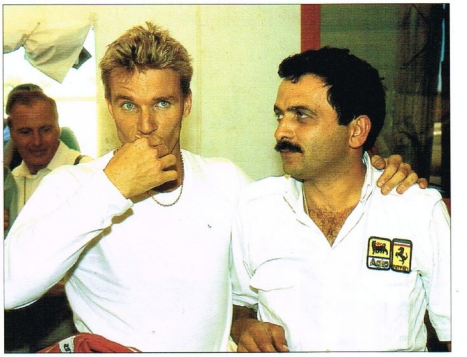
La suya es una historia ejemplar en muchos aspectos, y muy, muy italiana. Nacido en Maranello el 26 de mayo de


Luigi Montanini, de Módena, llamado "Pasticcino", alimenta al piloto Paolo Barilla.



"Pasticcino" trabajando, izquierda y abajo, y con el ferrarista Stefan Johansson, a la derecha.





1953, Luigi se cansó muy pronto de la escuela: luego del séptimo grado dijo basta, lo que equivalía a decir "comienzo a trabajar" en el idioma de la época. Sus padres eran empleados de la Ferrari, el padre en la mecánica (sección Motores) y la madre en el comedor. Luigi se sentía atraído por la cocina más que por el taller y encontró empleo de cadete en una pastelería: de ahí vino el apodo que no lo abandonará.
A los 25 años entró en la Ferrari, sección Motores, como su padre (trabajaba con las tapas de cilindros). Luego de seis meses, le preguntaron si estaba dispuesto a seguir al equipo en las carreras para ocuparse de la logística y de la alimentación en las pistas. Corría 1978 y Luigi organizaba los abastecimientos en la roja "motorhome" del Cavallino que daba vueltas por los circuitos europeos, manejada por otro personaje simpático y popular, el chofer Oreste Giovannini, llamado "Lancelot".

DE LOS EMPAREDADOS SE PASO PRONTO A LAS COMIDAS COMPLETAS

Con el tiempo las cosas cambiaron en forma radical. Primero, se pasó de los emparedados al "plato caliente", luego a la comida completa. Después, fue todo el estilo del servicio el que evolucionó. Con otras "motorhomes" de otros equipos se inició una verdadera competencia en términos de exquisitez. Adiós platos, cubiertos y vasos de papel, adiós comedor de empresa: había nacido la "Hospitalidad". Y, ya que a las buenas costumbres es muy difícil renunciar, el servicio se extendió a todas las citas del Mundial. Al otro lado del océano, sin "motorhome" propia, se alquilaban las estructuras necesarias y adecuadamente equipadas.

EN 1993 DEJO LA FERRARI Y PASO A BENETTON

Muy pronto, ya no fue necesario traer de casa las materias primas, gracias a la difusión de la comida italiana, que ya se puede encontrar en cualquier lugar del mundo, de Japón a América latina, de Sudáfrica a Australia. A fines del año 1991, Pasticcino dejó Ferrari y se tomó un año de "reflexión"; luego aceptó el ofrecimiento de Benetton y en 1993 volvió "a la pista". Y esta vez trajo consigo a su esposa Ada, ella también con un pasado en la Ferrari (armado de motores).

Pasticcino entre los técnicos del Equipo de Carreras.

LA CARRERA DE "PASTICCINO"

Luigi Montanini, "Pasticcino" (Maranello, Módena, 26 de mayo de 1953), uno de los más conocidos y apreciados cocineros del circo de la F1, aprendió los primeros secretos del oficio de su madre, que trabajaba en el comedor de la Ferrari. Luego de dejar muy pronto la escuela, su primer empleo fue de aprendiz en una pastelería, actividad que le dejó el apodo con el que todos lo conocen. Llegó a Ferrari en 1978, primero a la sección motores y luego al equipo de carreras, con la tarea de alimentar a sus componentes en las largas jornadas de trabajo en pista. Luego de una fase "pionera", a base de "picadas" bastante austeras, el servicio se transformó hasta llegar a ser un verdadero restaurante (en el que "Pasticcino" tenía la responsabilidad de chef) que ofrecía una refinada hospitalidad. Luego de dejar, al final de 1991, a la Ferrari, "Pasticcino" en 1993 pasó a Benetton.

"TIEMPO PERDIDO"

Llega la guerra

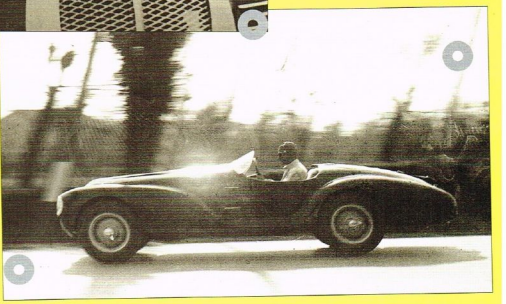
Luego de dejar Alfa Romeo, Enzo tuvo tiempo sólo para participar en las Mil Millas con el Auto Avio 815 sobre base Fiat y luego Italia vistió el uniforme militar. En 1943-44, Ferrari transfiere la actividad a Maranello y produce rectificadoras.

AÑOS DIFICILES Corría 1940. Había pasado un año del alejamiento de Enzo Ferrari del equipo de carreras de Alfa Romeo. En Módena, Ferrari fundó la Auto Avio Costruzioni, y comenzó a producir motores de cuatro cilindros contrapuestos, destinados a aviones de entrenamiento de la Aeronáutica Militar, y pequeños componentes de automóviles. Ferrari no podía ocuparse de autos de competición. Así lo imponía el contrato firmado con la Casa del Portello y, se podría pensar, también la situación política de Italia, que en junio de 1940 entró en guerra.

Ferrari, como él mismo escribió años después, temía que no fuese posible ocuparse de las competiciones automovilísticas: para él, el período bélico iba a ser "tiempo perdido". Pero, antes del ingreso de Italia en la guerra, todavía hubo tiempo para disputar dos carreras, el Gran Premio de Trípoli y las Mil Millas. Así, Ferrari, que sabía enfrentar todas las dificultades y los obstáculos, con mucho apuro logró producir dos pequeñas spiders, que le habían encargado el hijo de Antonio Ascari, Alberto, y el marqués Lotario Rangoni. Era la ocasión para demostrar que podía construir un auto de competición también fuera de la estructura y sin la tecnología (para él ya discutible) de Alfa Romeo. Al no poder usar su nombre, bautizó la pequeña spider Auto Avio 815: 8 por el número de cilindros, 15 por la cilindrada, de 1500 cm³. La mecánica utilizaba piezas de derivación Fiat. La carrocería fue de la Touring de Milán, en paneles en aleación de aluminio y magnesio. La 815 pesaba tan sólo 535 kilos, de los que 54 eran de la carrocería. El proyecto estuvo a cargo de Alberto Massimino, que había colaborado con Gioacchino Colombo en la realización del 8 cilindros 1500 de la Alfa Romeo 158, y por el técnico Vittorio Bellentani.

En 1939, la firma del "Pacto de Acero" puso a los italianos del lado de los alemanes. Pero en las Mil Millas de 1940 los alemanes eran los adversarios a vencer. Las dos 815, una manejada por Alberto Ascari en pareja con Giovanni Minozzi, y la otra por Lotario Rangoni Machiavelli, no terminaron la prueba a pesar de haber liderado la carrera en algún momento. La victoria fue para los alemanes, pero Ferrari había demostrado a todos lo que él ya sabía: podía construir un auto de carrera competitivo basándose sólo en sí mismo y en los hombres que, con gran habilidad, lograba reunir alrededor de sus proyectos. Lamentablemente, la guerra interrumpió toda la actividad ligada a las competiciones.

El Auto Avio 815 en prueba cerca del establecimiento de Ferrari en 1940. El hombre apoyado en el poste es Ernesto Maserati.



Algunas imágenes del Auto Avio 815, la precursora Ferrari, en las Mil Millas de 1940. A la izquierda, el marqués Lotario Rangoni Machiavelli apoyado en la carrocería, abajo la 815 en velocidad y, abajo a la izquierda, mientras está esperando la largada.

En 1943 fue decidido el traslado de la empresa a Maranello, para cumplir con la ley que imponía la descentralización industrial. La elección cayó sobre aquella localidad a poco más de 15 kilómetros de Módena, porque ahí Ferrari poseía algunos terrenos. El traslado fue completado en la primavera de 1944. Entre tanto, los aliados habían desembarcado en Sicilia, en julio de 1943, el fascismo había caído y el gobierno de Badoglio había pedido el armisticio, firmado el 3 de setiembre y dado a conocer el 8. Maranello se encontraba en la parte de Italia controlada por los alemanes, y contra éstos y sus aliados, los fascistas de la República de Saló, había comenzado a organizarse militarmente la Resistencia. En aquel duro período, Ferrari tuvo que buscar un equilibrio entre los alemanes y el Ejército de Liberación. Se cuenta que fue salvado del fusilamiento por un grupo de sus obreros enrolados en la Resistencia...

En Maranello se empleaban cerca de cien obreros, que en poco tiempo llegaron a 150. La producción tomó una dirección distinta de la de los motores para aviones. Enrico Nardi, cuyo nombre está asociado a los hermosos volantes de madera, y que había sido piloto de prueba de la 815, le presentó a Ferrari un comerciante de máquinas industriales de Turín, Corrado Gatti, que le sugirió la producción de rectificadoras de patente alemana. Ferrari no obtuvo la licencia de fabricación. También en este caso el obstáculo fue hábilmente superado: gracias a las leyes de la época, era posible reproducir libremente las máquinas extranjeras. Luego, una inspección alemana en setiembre de 1944, llevó al secuestro de toda la producción. Pero Ferrari seguía pensando en otras máquinas, las de cuatro ruedas... El establecimiento sufrió dos bombardeos en 1944, pero fue rápidamente reparado. Y el final de la guerra le permitió sacar del cajón los sueños que ahí descansaban, el primero de los cuales era un proyecto ambicioso: un motor de doce cilindros...

PINTURA

Antonio De' Giusti

Su amor por la Casa de Maranello se remonta al inicio de los años 50.

Es un hombre de relaciones sinceras y pintó a menudo a pedido de Enzo Ferrari.

Antonio De' Giusti es uno de aquellos pocos personajes capaces de contestarle con un no a un hombre mítico como Enzo Ferrari. Pasó al comienzo de 1961, cuando a causa de un viejo crédito impago con la tipográfica de Ferrari, el artista decidió interrumpir su colaboración.

ENZO FERRARI APRECIABA SU COHERENCIA

Y no alcanzó con un llamado telefónico de Ferrari mismo para disuadirlo. Fue un gesto que "el Drake" –como llamaban a don Enzo– demostró haber apreciado, tanto que en 1966 lo hizo llamar por su secretario Gozzi para encargarle un retrato de Pininfarina, recientemente desaparecido, y al año siguiente, los de Lorenzo Bandini y Günther Klass.

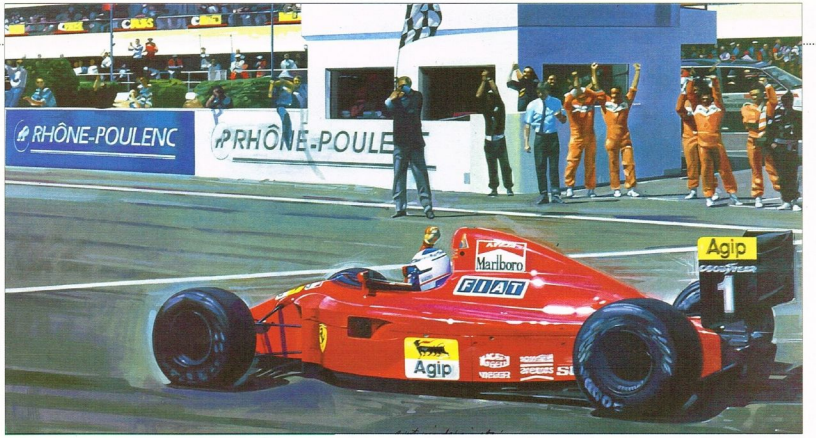
Nacido en Vicenza en 1925 y radicado en Bolonia, De' Giusti se recibió en la Academia de las Bellas Artes y su gran maestro fue Giorgio Morandi. Tenía a los autos en el corazón desde la adolescencia, cuando iba a admirar los paisajes del Véneto esperando el paso de los ases de las Mil Millas.

DE 1952 A 1960 SE OCUPO DE LOS ANUARIOS FERRARI

Luego conoció a Ferrari y comenzó una larga colaboración, marcada por las idas y vueltas, por la estima y las contestaciones: para Ferrari, De' Giusti realizó las tapas de los anuarios publicados entre 1952 y 1960. También realizó varios catálogos de venta, tuvo a cargo el Calendario de

Enzo Ferrari con Alfa Romeo 6C en el circuito del Mugello en 1928.

Arriba, un cuadro en homenaje a la temporada de carreras 1990.



La centésima victoria Ferrari: Alain Prost en el GP de Francia 1990.

1980 y la tapa de la edición de 1987 del libro *Pilotos, qué gente...* Firmó también algunos carteles del Gran Premio de San Marino de los años 80, actualmente muy buscados por los coleccionistas. Entre sus clientes actuales se encuentran Pininfarina, Renault Italia (para la que pintó una escena del GP de Francia de 1979), Weber y algunos coleccionistas privados.

SU TECNICA ES TEMPLE AL AGUA SOBRE CARTULINA

La técnica de De' Giusti se basa en el uso de temple al agua sobre cartulina, sumergiendo el pincel en colores dispuestos en platos de cocina, evitando rigurosamente el negro. Logra las zonas más oscuras superponiendo y velando el azul claro, el rosa y el sepia. Y los colores son siempre apagados: no relámpagos de luz sino manchas policromas que aíslan claramente un momento, un personaje, una carrera.

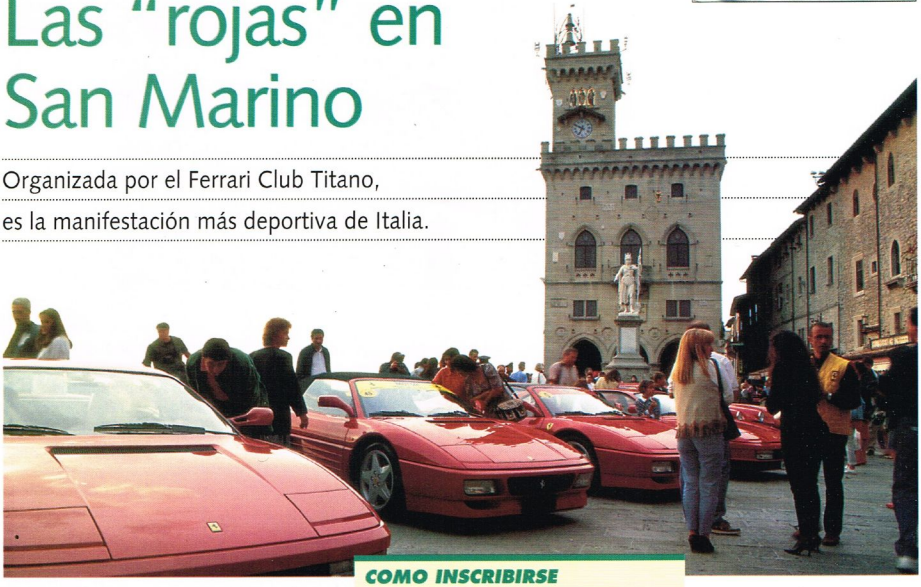
PERFIL DE AUTOR

Antonio De' Giusti desde hace mucho tiempo vive y trabaja en Nonantola (Módena), en su casa de campo de via Guercinesca Est, 65. Sus obras pueden adquirirse a través de la sociedad Histórica Selecta, via Paussolo 14 A, 41012 Gargallo (Módena), Tel. 0039-059-663955, fax 0039-059-663106.

Froilán González en el GP de Inglaterra 1951, primera victoria de una Ferrari en Fórmula 1.

Las "rojas" en San Marino

Organizada por el Ferrari Club Titano, es la manifestación más deportiva de Italia.



Una fase de la reunión de la República de San Marino.

Es la reunión más deportiva de Italia, porque en los dos días de la manifestación se organiza también una prueba de regularidad, con un promedio de velocidad bastante alto. La primera reunión de los automóviles de Maranello en el espléndido escenario de la República de San Marino fue convocada en 1991. Como no podía ser de otra manera, el organizador fue el Ferrari Club de San Marino. En la ocasión, fueron nada menos que 120 los autos del Cavallino que desfilaron por las calles del Borgo Antico: nutrida la presencia de F40, pero también de 275 GTB, 365 GT4, 328 GTB y Dino 246. Esta primera experiencia mostró el éxito de una manifestación que por un día paraliza el tránsito en la pequeña República del Titano, como es apodada San Marino por la montaña (el Titano) que la caracteriza.

PARTICIPA UN PROMEDIO DE CIEN FERRARI

En los años siguientes la reunión pasó de uno a dos días y obtuvo el apoyo pleno de la Ferrari y de las autoridades de la República. En 1993, los automóviles que participaron fueron casi 90 y la victoria en la prueba de regularidad fue para Ernesto Tarditi con una Ferrari 328 GTB. Al año siguiente, fueron 98 los vehículos del Cavallino que invadieron pacíficamente las calles de San Marino, y los organizadores se vieron obligados a rechazar 30 inscripciones por problemas logísticos. En aquella ocasión ganó Giovanni Adamo de Bergamo, con el modelo 348 TB. En 1994, la prueba incluida en la manifestación valió para el Gran Criterium Ferrari. Actualmente el organizador es el Ferrari Club Titano, institución de propietarios de Ferrari nacida del Ferrari Club de San Marino y que es un punto de referencia para los propietarios de Ferrari en Emilia-Romaña y en San Marino.

COMO INSCRIBIRSE

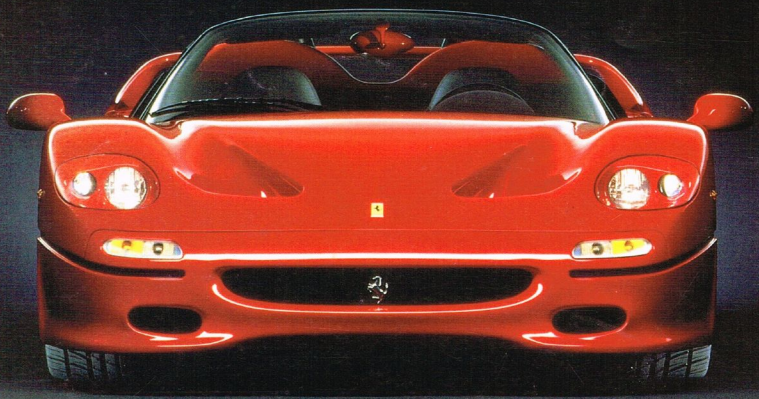
La inscripción cuesta 200 dólares por vehículo. Para participar hay que poseer una Ferrari y dirigirse al Ferrari Club Titano, Piazza Grande 44, Borgo Maggiore 47031, República de San Marino. Tel. 0039-0549-903901.

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Michele Alboreto corriendo con la Ferrari en 1984.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño



En el próximo número:

F40,
el mito de los años Ochenta

330 LMB,
la aventura inconclusa

Automobilia,
la boutique para el tiempo libre

Modelismo,
las Ferrari en las Mil Millas